Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3069

Vragen van de leden **Smaling** en **Bashir** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de gebrekkige informatie bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het spoor* (ingezonden 3 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 augustus 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel «Debat giftreinen is «noodzaak»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u het eens met de conclusie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dat er te vaak onduidelijkheid bestaat over de inhoud van giftreinen en over wie er voor het vervoer verantwoordelijk is? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2
Met mijn brief van 16 juni jl.[2] heb ik een reactie gegeven op het ILT-rapport. Daarin staat onder andere dat het transport van gevaarlijke stoffen streng is gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Deze wet verplicht vervoerders en beheerders om gevaarlijke stoffen correct te registreren, zodat hulpdiensten bij calamiteiten zo veilig mogelijk hun werk kunnen doen. Op overtreding van deze verplichting staan sancties. De ILT inspecteert en handhaaft de wettelijke verplichtingen.
Sinds de invoering van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) is een verbetering opgetreden in de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen. IenM gaat met de vertegenwoordigers uit de sector en Brandweer Nederland (die waren vertegenwoordigd in de stuurgroep IGS) in gesprek over mogelijkheden om de registratie verder te verbeteren.

1 «Debat giftreinen is «Noodzaak» BN De Stem van 23 juni 2015
2 Kamerstuk 30 373, nr. 59

ah-tk-20142015-3069
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 3
Wat is uw mening over het door het ILT voorgestelde GPS-track-and-tracesysteem voor wagons met gevaarlijke stoffen? Ziet u dit als oplossing voor deze problematiek?

Antwoord 3
In overleg met de sector wordt bekeken op welke manier het IGS kan worden doorontwikkeld (naar een 2.0-versie). Daarbij wordt onderzocht welke nieuwe technieken en werkprocessen op lange termijn de kwaliteit van de informatie over gevaarlijke stoffen op de spooremplacementen verder zouden kunnen verbeteren. Een GPS-track-and-tracesysteem is een voorbeeld waar in dit verband naar wordt gekeken. Met verwijzing naar mijn brief van 16 juni 2015 aan uw Kamer wordt u bij het NSA jaarverslag over komend jaar hierover geïnformeerd.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het van levensbelang kan zijn als het voor hulpdiensten duidelijk is waar en wanneer een wagon met gevaarlijke stoffen zich bevindt, en welke inhoud er vervoerd wordt? Zo ja, hoe gaat u de registratie hiervan op het juiste spoor zetten?

Antwoord 4
Ja, die mening deel ik. Om die reden is de registratie van de aanwezigheid van ketelwagens met gevaarlijke stoffen op spooremplacementen ook verplicht. Om verdere verbetering van deze registratie te realiseren zal de ILT handhavend blijven optreden en wordt door ProRail samen met de vervoerders aan de doorontwikkeling van het IGS-instrumentarium gewerkt. Overigens zijn ketelwagens met gevaarlijke stoffen op grond van een Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorwegen (RID) al voorzien van oranje kenmerkingsborden, waaruit afgeleid kan worden welke inhoud er vervoerd wordt.

Vraag 5
Zal de capaciteit van de rampenbestrijding op en rond het spoor en de rangeerterreinen nog worden uitgebreid nu het aantal goederentransporten over de Brabantroute toe zal nemen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5
Op dit moment is er geen aanleiding om aanvullende voorzieningen op baanvakken of spooremplacementen te treffen. Zoals aan uw Kamer is bericht[3] zal tot en met 2022 de Brabantroute, vanwege verminderde capaciteit op de Betuweroute als gevolg van de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland, ongeveer één week per maand gebruikt worden als één van de omleidingroutes voor goederentreinen van en naar Duitsland. Daarbij is tevens aangegeven dat ook met deze extra transporten het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de risicoplafonds van het Basisnet zal moeten blijven.

Vraag 6
Vormt de door ILT geschetste problematiek voor u aanleiding de VEZA-boog weer op de agenda te zetten, zodat goederentreinen die van Vlissingen naar Antwerpen rijden niet onnodig twee keer op en neer van Roosendaal naar Dordrecht hoeven te rijden om te rangeren in Kijfhoek?

Antwoord 6
Ik zie geen aanleiding om mijn eerdere besluit te heroverwegen. In mijn brief van 26 juni 2014[4] heb ik uw Kamer bericht dat de beperkte hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen Vlissingen en Antwerpen, een nader onderzoek naar de aanleg van een nieuwe spoorverbinding Vlissingen – Antwerpen (de zogeheten «VeZA-boog») niet rechtvaardigt. Daar komt nog bij dat het «onnodig twee keer op en neer rijden» tussen Roosendaal en Kijfhoek inmiddels niet meer nodig is, omdat deze treinen op het

[3] Kamerstuk 29 984, nr. 601, d.d. 29 april 2015
[4] Kamerstuk 30 373, nr. 55, d.d. 26 juni 2014

spooremplacement Roosendaal «kop maken» (van rijrichting veranderen). De milieuvergunning van het spooremplacement Roosendaal maakt die rangeerbeweging sinds enige tijd mogelijk.